

Scripta Nova

REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98

Vol. XII, núm. 270 (47), 1 de agosto de 2008

[Nueva serie de *Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana*]

EQUIDAD SOCIAL EN MOVILIDAD: REFLEXIONES EN TORNO A LOS CASOS DE BARCELONA Y LIMA

Àngel Cebollada

Angel.Cebollada@uab.cat

Pau G. Avellaneda

Pau.Avellaneda@uab.cat

Departamento de Geografía. Universidad Autónoma de Barcelona

Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima (Resumen)

De la misma forma que en Europa las políticas de transporte y movilidad, basadas en la priorización del automóvil y en las que se ha relegado al transporte público a un papel secundario, han supuesto la exclusión de los colectivos más débiles, las políticas de transporte en América Latina, basadas también en la potenciación del transporte privado pero, y especialmente, en la formalización, jerarquización, eficiencia económica, etc. del transporte público, pueden agravar las ya graves situaciones de pobreza y exclusión que se dan en este continente. El análisis de los casos de Barcelona (España) y de Lima (Perú) nos permite realizar una prospectiva de los posibles impactos sociales que se pueden producir en las ciudades latinoamericanas de implementarse las políticas de transporte europeas.

Palabras clave: movilidad, transporte público, equidad social, exclusión social, Europa, América Latina, Barcelona, Lima, metodología cualitativa.

Social equity in mobility: reflection around the cases of Barcelona and Lima (Abstract)

In the same way that the transport policies in Europe, based on the use of the car where the public transport plays a secondary role, have led to the exclusion of socially disadvantaged groups, the transport policies in Latin America, based on also the car use and, especially, in the formalization, regulation and the economical efficiency of the public transport, can aggravate the already serious problems of poverty and exclusion that exist in this continent. The analysis of Barcelona (Spain) and Lima (Peru) cases allows us to make a forecast of possible social impacts that may occur in the Latin American cities if planners implement the European transportation policies.

Key words: mobility, public transport, social equity, social exclusion, Europe, Latin America, Barcelona, Lima, qualitative methodology.

Las posibilidades de desplazamiento de los ciudadanos están en estrecha relación con las posibilidades de uso de los distintos medios de transporte. En el espacio urbano los ciudadanos disponen de un amplio abanico de medios de transporte para desplazarse por la ciudad. Sin embargo, no todos tienen las mismas posibilidades de uso de éstos. Circunstancias personales como el nivel de renta, la edad, el género o las capacidades mentales o físicas condicionan la competencia en la utilización de los diversos modos de desplazamiento introduciendo una nueva fuente de desigualdad en la ciudad (Miralles, 2002).

Así, aquellas personas con una mayor capacidad para escoger los medios de transporte que más se ajusten a sus necesidades se desplazarán con más facilidad y, en consecuencia, tendrán más acceso a las actividades urbanas y a las oportunidades que ofrece la ciudad (Miralles, 2002). Por el contrario, las personas que por sus

condiciones individuales tengan restricciones de movilidad, tendrán más dificultades para realizar sus actividades cotidianas lo que supondrá, en muchas ocasiones, una disminución real de su derecho de ciudadanía. En este contexto, las políticas de transporte aplicadas en cada ciudad devendrán una importante herramienta de inserción y cohesión social o, al contrario, una potente vía de exclusión (Coutras, 1993).

Las políticas de transporte urbano que se quieren implantar en las ciudades latinoamericanas pretenden importar el modelo que han seguido los países desarrollados. Para llevar a cabo dicho proceso, los planificadores del transporte urbano no han contemplado la equidad social en el uso de los transportes públicos ni se ha tenido en cuenta la intervención que tiene el transporte en la generación de procesos de exclusión social, una relación cada vez más estudiada en los países desarrollados. Por esto, esta comunicación analiza y compara la eficiencia social de los sistemas de transporte público en las áreas metropolitanas de Lima (Perú) y Barcelona (España). ¿Se trasladarán también las consecuencias sociales del sistema de transporte público europeo a las ciudades latinoamericanas?

Áreas de estudio

Las investigaciones que dieron lugar a este estudio comparativo se realizaron en sendas áreas seleccionadas de la Región Metropolitana de Barcelona y de Lima Metropolitana. Para el primer caso la investigación se desarrolló en lo que se ha denominado el Sistema urbano de Sabadell. En el segundo caso la investigación se llevó a cabo en el área denominada genéricamente Juan Pablo II. A continuación se señalan las características principales de ambos espacios para una mayor comprensión de los fenómenos que ocurren en cada uno de ellos.

Sistema urbano de Sabadell (Región Metropolitana de Barcelona)

El sistema urbano de Sabadell, con 290.809 habitantes en 2006, está compuesto por siete municipios de la Región Metropolitana de Barcelona. En su conjunto, es un territorio fuertemente integrado y constituye un área de mercado laboral básica (Palacio, 1998), con intensas relaciones diarias entre sus partes y guarda un cierto equilibrio interno puesto que en él se localizan 94.793 puestos de trabajo y residen 93.997 ocupados.

Este territorio está desigualmente cubierto por la oferta de transporte público (véase la Figura 1). Las diferentes áreas urbanas resultantes constituyen, además, espacios homogéneos desde un punto de vista urbano. A grandes rasgos y a partir de la oferta de transporte público, morfología urbana y funcionalidad del espacio, pueden distinguirse tres áreas:

- Un área urbana central compacta y multifuncional constituida por el casco histórico y los ensanches del siglo XIX y primera mitad del XX donde se concentra la mayor oferta de transporte público del sistema urbano. En él convergen una densa red de transporte urbano, la práctica totalidad de las líneas de autobuses interurbanos que operan en el área analizada y los distintos servicios de ferrocarriles suburbanos.
- Las áreas urbanas periféricas construidas a partir de los años 60 del siglo XX. Presentan una morfología urbana compacta aunque en ellas la diversidad funcional se reduce de una forma importante respecto a las áreas centrales siendo la función residencial la primordial. La oferta de transporte público presenta un descenso tanto en frecuencias como en líneas. En este sentido, la oferta de transporte se concentra en la conexión con el área central del sistema urbano y con el gran centro metropolitano de Barcelona quedando desconectados con el resto de territorio.
- Las áreas suburbanas periféricas de baja densidad de crecimiento reciente con un marcado carácter monofuncional, tanto residencial, productivo o comercial. En ellas la oferta de transporte público es muy baja y en ocasiones inexistente quedando absolutamente desconectadas del resto del territorio. En estas áreas se encuentran los numerosos polígonos industriales de la zona concentrando así un gran número de puestos de trabajo (Deu, Calvet y Marín, 2000).

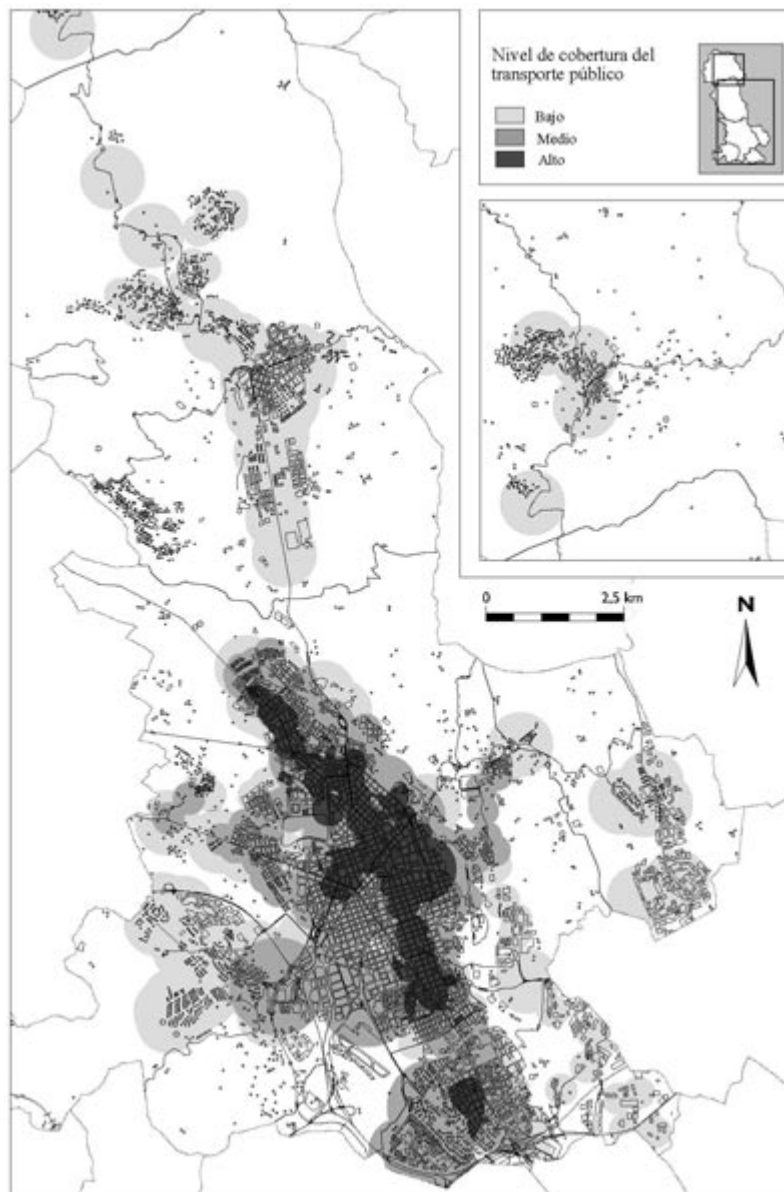


Figura 1. Cobertura territorial del transporte público. Sistema Urbano de Sabadell

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de los operadores de transporte

Asentamiento Juan Pablo II (Lima Metropolitana)

El área aquí denominada genéricamente Juan Pablo II está formada por cerca de medio centenar de asentamientos situados en el municipio de San Juan de Lurigancho en la ciudad metropolitana de Lima. Éste área tiene una población aproximada de 20.000 habitantes (2006) la mayoría de los cuales se encuentra en situación de pobreza o de extrema pobreza.

Se trata de una barriada popular nacida en la década de los años 80 levantada fundamentalmente en base a la autoconstrucción y que todavía hoy sigue en proceso de expansión y consolidación. En este sentido, se pueden distinguir dos grandes áreas: la correspondiente a la primera etapa de expansión, más consolidada y dotada de infraestructuras y servicios básicos, y la que corresponde a la etapa de expansión actual, con importantes carencias infraestructurales y de servicios básicos.

Juan Pablo II es un espacio residencial con escasa complejidad funcional en un territorio fuertemente centralizado. Se trata de un área con escasos servicios educativos, sanitarios, comerciales, culturales y recreativos y con falta de oportunidades laborales y de otra índole. Ello supone una importante dependencia del resto de la metrópoli, especialmente del área central de ésta, donde se concentran la mayor parte de servicios y de oportunidades que ofrece la ciudad. De esta forma, para realizar sus actividades cotidianas los habitantes de Juan Pablo II deben desplazarse a otros lugares del municipio y de la ciudad. Debido a las

largas distancias que deben recorrer y a su situación de pobreza su única posibilidad de realizar dichas actividades cotidianas es desplazándose en transporte público.

Metodología

Dado que las dos investigaciones que han dado lugar a este trabajo tenían como objetivo comprender en profundidad los motivos personales que están detrás de las acciones de los individuos, lo que Max Weber (1968) denomina *verstegen*, en ambos casos se tomó la decisión de abordarla desde una perspectiva fenomenológica y, por ello, con métodos de investigación de carácter cualitativo. El uso de metodologías de investigación cualitativas ha permitido a los autores una comprensión detallada de los puntos de vista de las personas objeto de estudio entendiendo que todas las perspectivas son igualmente valiosas y buscando “dar voz a personas que raramente son escuchadas” (Lewis, 1965).

En ambas investigaciones la principal técnica de investigación utilizada ha sido la entrevista de investigación social. Mediante esta técnica se obtiene información de primera mano sobre los hechos o fenómenos objeto de investigación (Taylor & Bogdan, 1994; Valles, 1997). La realización de las entrevistas de investigación social se ha desarrollado mediante dos técnicas diferenciadas: entrevistas exploratorias y entrevistas en profundidad. Cada una de estas técnicas ha aportado información diversa y complementaria que ha permitido ahondar en el conocimiento del objeto de estudio de estas investigaciones. Para las segundas se ha seguido las indicaciones de Eyles (1998) que considera entre 25 y 30 entrevistas el límite de una investigación ya que a partir de esta cantidad el discurso se repite y no aporta nueva información.

Para el caso del sistema urbano de Sabadell se realizaron 47 entrevistas, 17 de carácter exploratorio y 30 en profundidad. Las entrevistas exploratorias se realizaron a personas líderes de entidades, asociaciones, administraciones, empresas y sindicatos del área de estudio con el objeto de tener un prediagnóstico previo sobre la problemática de estudio y confeccionar el guión de entrevista. Las entrevistas en profundidad se realizaron a residentes sin permiso de conducir repartidos homogéneamente (10 en cada caso) entre las tres zonas urbanas descritas anteriormente según la oferta de transporte público. Las entrevistas en profundidad se estructuraron entorno a cuestiones abiertas y los temas de conversación fueron: las características sociodemográficas de los entrevistados; los motivos de no poseer el permiso de conducir y las consecuencias generales de ello; su relación con el mundo laboral presente y pasado (localización y características del empleo, como realiza las búsquedas de trabajo, en que entorno); las estrategias de movilidad utilizadas para acceder al puesto de trabajo; y por último cuantos trabajos, reales o potenciales han perdido por dificultades de accesibilidad.

Para el caso del asentamiento humano Juan Pablo II de Lima se realizaron 51 entrevistas, 23 de tipo exploratorio y 27 en profundidad. Las entrevistas exploratorias se realizaron a representantes de organismos públicos, planificadores urbanos, planificadores del transporte, operadores de transporte, miembros de la comunidad científica y distintos agentes sociales con el objeto de obtener un diagnóstico previo sobre la problemática de estudio y ahondar en el conocimiento de algunos aspectos necesarios para la comprensión del fenómeno analizado. Dichas entrevistas, asimismo, fueron la base de la confección del guión para las entrevistas en profundidad. Las entrevistas en profundidad se realizaron a residentes del área de estudio y se estructuraron entorno a cuestiones abiertas abordándose los siguientes aspectos: contexto general del entrevistado (edad, sexo, personas que comparten el hogar, situación socioeconómica, actividades principales y secundarias, y lugar de residencia); relación con el territorio y pautas de movilidad cotidiana (motivo de los desplazamientos, destino, medios de transporte utilizados y tiempo empleado para desplazarse); el transporte colectivo y sus percepciones (percepciones generales, la movilidad en la vida cotidiana, la necesidad de desplazarse, cobertura territorial y horaria, frecuencias de paso, el transporte colectivo como elemento de inclusión social). Para el caso de Lima, las entrevistas exploratorias y en profundidad se complementaron con un número indeterminado de entrevistas o conversaciones informales no estructuradas que aportaron una información muy valiosa.

En ambos casos las entrevistas duraron entre 45 minutos y una hora y media en los casos más extremos si bien mayoritariamente tuvieron una duración aproximada de una hora. Todas ellas fueron gravadas y transcritas para su análisis posterior. El análisis se basó en los procedimientos del *método comparativo constante* derivado de la *grounded theory* (Strauss, 1987).

Movilidad y exclusión social en Europa y América Latina

El sistema de transporte es el instrumento de acceso al conjunto de bienes y servicios que permiten a los ciudadanos realizar sus actividades habituales y el desarrollo de su vida cotidiana. Por tanto, la relación entre transporte y exclusión se establece a partir de las posibilidades de acceso a dichos bienes y servicios; Preston and Rajé (2006) exponen que la relación entre exclusión social y movilidad no se establece a partir de la falta de oportunidades sociales sino debido a la falta de acceso a dichas oportunidades; se trata que el transporte posibilite el acceso a bienes y servicios en términos de equidad social. En este marco la accesibilidad es un concepto que se reformula, se revaloriza y deja de tener un carácter unívoco puesto que “a place is not ‘more’ or ‘less’ accessible, but accessible relative to people in all their different circumstances: people experience more, or less, access to places” (Farrington, 2007, p. 320). Esto da a la accesibilidad un carácter individual en relación con el grado de opcionalidad que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades. En un mismo espacio la accesibilidad no está uniformemente distribuida hacia todos los individuos que habitan esta área por lo que no existe una accesibilidad general para todos los ciudadanos de un determinado lugar (Miralles, 2002).

Tres son las variables fundamentales que condicionan las posibilidades de uso de los medios de transporte existentes en la ciudad: la cobertura territorial de éste, su amplitud horaria y el coste de su utilización. La cobertura territorial es, sin duda alguna, uno de los elementos esenciales cuando hablamos de eficiencia social del transporte colectivo. Un sistema de transporte colectivo será eficiente solamente cuando cubra las necesidades de desplazamiento de la población. Y entre estas necesidades está el poder llegar al lugar donde uno desea ir a realizar una actividad. El transporte colectivo, en este sentido, será eficiente si posibilita la accesibilidad de la población a los lugares donde ésta desee desplazarse. Otro de los elementos esenciales cuando se habla de la eficiencia social del transporte colectivo es la amplitud horaria. Un sistema de transporte socialmente eficiente no solamente debe posibilitar que se pueda llegar a todos los rincones de la ciudad sino también que estos desplazamientos puedan ser llevados a cabo a cualquier hora del día, especialmente durante las horas de máxima actividad pero también en franjas horarias de baja demanda. Finalmente, para que un sistema de transporte pueda ser cualificado de eficiente, debe ser accesible a la población en términos económicos. Si los ciudadanos no pueden sufragar el coste del desplazamiento o éste les resulta muy costoso, no podremos hablar de un sistema de transporte eficiente.

En base a estas tres variables, a continuación se realiza un análisis de las aportaciones que diferentes autores han realizado para los casos de Europa y América Latina.

Movilidad y exclusión social: una relación emergente en Europa

Desde los últimos años del siglo XX y, especialmente, en los primeros del siglo XXI aparecen abundantes trabajos donde se analiza la relación entre el modelo de movilidad y la exclusión social. Se analiza la contribución de la actual planificación del sistema de transportes en Europa en los procesos de exclusión. Prueba de este interés lo encontramos en la publicación de informes, artículos y hasta volúmenes especiales de revistas (Wixey, *et al.* 2005, Hine 2003). Estas contribuciones ponen de manifiesto los déficits que presenta un modelo donde se prioriza el uso del coche y se relega a un papel secundario la oferta de transporte público para aquellos colectivos socialmente desfavorecidos.

Uno de los primeros trabajos donde se relaciona de forma fehaciente ambos conceptos es el report del *Department of Environment, Transport and the Regions* (TRaC, 2000). En él se ponen de manifiesto las carencias del sistema de transporte para la accesibilidad a diferentes servicios básicos para la vida cotidiana tales como sanidad, educación, comercio y ocupación en diez colectivos caracterizados por rentas bajas residentes tanto de áreas urbanas como rurales del Reino Unido. Un año más tarde, aparece el informe de la *Joseph Rowntree Foundation* (Lucas, *et al.* 2001) que señala como el incremento de la motorización de la sociedad ha convertido al vehículo privado en un instrumento ‘necesario’ para el acceso a los recursos del territorio y que aquellos hogares que no pueden disponer de coche están en desventaja por la insuficiencia de la oferta de transporte público. Este informe remarca la importancia del transporte en los grupos desfavorecidos, definidos como aquellos de rentas bajas aunque más allá de esta característica existen otros identificadores de desventaja tales como edad, discapacidad, etnia y/o género para los cuáles la falta de oferta de transporte público supone una barrera para el acceso a una educación de calidad, a servicios adecuados de atención médica, ofertas laborales y para la integración social de los mayores. En otro trabajo, Hine y Mitchell (2003) analizan el caso de las áreas urbanas escocesas y enfatizan como la planificación basada en el vehículo privado ha contribuido a generar unos procesos de exclusión social que han sido descuidados por los planificadores de las políticas de transporte y por las autoridades locales. Pero es con el informe del

Social Exclusion Unit (SEU, 2003) cuando las políticas de transporte se convierten en instrumento para la lucha de la integración social del gobierno británico (Farrington, 2007). En dicho informe se insiste en el papel del déficit del transporte público como uno de los contribuidores de la exclusión social de los miembros de los colectivos desfavorecidos. Rajé (2004) hace hincapié en la movilidad de las minorías étnicas y hace aflorar las dificultades que los miembros de estas comunidades en el Reino Unido deben enfrentarse en el acceso a los bienes y servicios.

Las características de cada área pueden permitir o, al revés, dificultar la accesibilidad a bienes y servicios (Sanz, 1999, Allain, 2000, Cebollada, 2007). La importancia de la variable territorial lleva a que la mayor parte de los reports reseñados relacionasen los grupos con desventajas con espacios concretos; barrios residenciales con población de rentas bajas, físicamente aislados y con poca provisión de transporte público. Lucas (2001) llega a distinguir entre territorios donde es posible optar a no tener coche de aquellos en que es una necesidad para garantizar la accesibilidad.

Así, el territorio interviene de una manera importante en la generación de exclusión (o inclusión) puesto que constituye el “*locus*” of access to relational resources; la falta de oportunidades en un entorno urbano concreto para acceder a bienes y servicios (incluyendo entre estos la oferta de transporte público) contribuye a la exclusión (Sanderson, 2000).

Si bien la exclusión social se presenta como un concepto multidimensional que contiene aspectos materiales e inmateriales, diferentes autores relacionan de una forma muy directa las situaciones de desempleo con la exclusión social (Kieselberg, 2000). El impacto del transporte en el mercado laboral es motivo de debate académico, no sólo en Europa sino en el conjunto de países desarrollados como los EE.UU, tal como expone Sanchez et al. (2004). Paugam (1996), por ejemplo, considera que la inseguridad o la rotura con la vida laboral es la primera etapa del proceso de descalificación social que conduce a la exclusión social.

Algunos autores señalan como el acceso al uso cotidiano del coche supone mayores posibilidades laborales respecto de los que no gozan de esta posibilidad (Raphael y Rice, 2002); en esta misma línea, Cervero et al. (2002) muestra como la disponibilidad de vehículo incrementa significativamente el acceso al mercado laboral mientras que esto no sucede con el transporte público. Otros autores remarcan la importancia del transporte público en la consecución de trabajo para los colectivos desmotorizados; en este sentido, Sanchez (2002) ve la limitación de oferta de transporte público como un factor que contribuye al desempleo y a los bajos ingresos y remarca su especial importancia durante el proceso de búsqueda de trabajo. El anteriormente mencionado informe del SEU (2003) muestra como la insuficiencia de transporte se convierte en una barrera para la inserción laboral de los colectivos desfavorecidos y ofrece cifras al respecto: el 38% de personas que buscan trabajo manifiestan que la falta de transporte es un obstáculo para obtener empleo, una cuarta parte de los jóvenes no han accedido a una oferta laboral firme por la falta de transporte, el 10% de residentes en barrios de bajos ingresos han tenido que rechazar un puesto de trabajo por este motivo o, todavía pone de relieve que aquellos jóvenes que poseen el permiso de conducir tienen el doble de posibilidades de conseguir trabajo.

Movilidad y pobreza: impactos del transporte colectivo urbano en América Latina

Las políticas de transporte desarrolladas en América Latina durante las últimas décadas, consistentes fundamentalmente en la promoción de la movilidad individual y en la liberalización del transporte colectivo, han tendido a potenciar el transporte privado invirtiendo en él grandes insumos y a abandonar la gestión pública y, sobre todo, el subsidio del transporte colectivo (Avellaneda, 2004). En este contexto de privatización del transporte colectivo, los nuevos operadores han tendido a limitar la oferta y a incrementar las tarifas para sufragar los costes de operación (Figueroa, 2001; Thomson, 2001; Kralich, 2002).

Estas políticas de transporte se han implantado en un espacio, el latinoamericano, con altos contingentes de población inmersos en profundos procesos de exclusión social debido, fundamentalmente, a su situación de pobreza. Para esta población, que no tiene prácticamente posibilidades reales de desplazarse en vehículo privado, el transporte colectivo representa un importante elemento de inclusión social. La localización de los espacios residenciales de esta población junto con la organización funcional de carácter centralista del territorio urbano explican la dependencia de este colectivo social respecto al transporte colectivo. Mientras las clases acomodadas se han ido localizando progresivamente en barrios cerrados de acceso restringido dotados en muchas ocasiones de buena parte de los servicios necesarios para la vida diaria (comerciales, culturales, de esparcimiento e incluso educativos, sanitarios y laborales) (Janoschka, 2002), los grupos de

menos recursos han sido expulsados de las áreas centrales o de nueva centralidad replegándose en los extensos espacios metropolitanos periféricos infradotados de los servicios básicos y con muy escasas oportunidades laborales.

Ello obliga a estos ciudadanos a realizar múltiples desplazamientos para obtener buena parte de los servicios necesarios para la vida cotidiana comportando como consecuencia largos viajes diarios al trabajo y la necesidad de realizar importantes desplazamientos para acceder a los lugares de compra, los equipamientos sanitarios, los centros educativos, los espacios recreativos y culturales, el lugar de residencia de familiares y amigos, etc. Dada la imposibilidad de realizar a pie la mayor parte de estos trayectos debido a las largas distancias que deben recorrerse así como de desplazarse en automóvil a causa del elevado coste de este medio de automoción, el transporte colectivo deviene prácticamente la única posibilidad de desplazamiento de las personas en situación de pobreza (Itrans, 2004). En este sentido se entiende el transporte colectivo como un importante instrumento de promoción de la inclusión social de los colectivos urbanos en situación de pobreza en tanto que mejora la accesibilidad y la movilidad urbanas permitiendo el acceso de los más pobres a las oportunidades y a los servicios sociales reduciendo la pobreza y promoviendo la inclusión social (Ávila Gomide, 2003).

La cobertura territorial del transporte colectivo, así como su amplitud horaria, varían sustancialmente de unas ciudades a otras del continente latinoamericano. En aquellas ciudades donde este servicio está fuertemente regulado y donde se exigen ciertos estándares de calidad a las compañías operadoras del servicio, tanto la cobertura territorial como la amplitud horaria suelen cubrir deficientemente las necesidades de la población, especialmente durante las horas de menor demanda. En aquellas ciudades donde la regulación es escasa y donde buena parte de la oferta es de carácter informal, en cambio, la oferta de transporte colectivo, tanto en lo que se refiere a la cobertura territorial como a la amplitud horaria, suele ser suficientemente amplia como para cubrir las necesidades de desplazamiento de la población (Avellaneda, 2007).

Sin embargo, el elevado coste del transporte colectivo se revela como un potente elemento de freno a las potencialidades de inclusión y cohesión social de este sistema de transporte urbano en la mayor parte de ciudades latinoamericanas. Tal como señala Osava (2004), el alto coste de los transportes urbanos constituye uno de los principales problemas de desigualdad y agravamiento de la pobreza y la exclusión social en las áreas metropolitanas latinoamericanas. Para muchas personas de bajos recursos el transporte colectivo no es asequible o constituye una carga económica muy importante (Barter, 1999). En muchas ocasiones, las tarifas de transporte colectivo aparecen desproporcionadas respecto a los ingresos que percibe la población en situación de pobreza (Kralich, 1993). Esto hace, tal como señalan Alt (1991) y Kwakye, Fouracre y Ofosu-Dorte (1997), que los miembros de los hogares pobres tengan que pagar un importante porcentaje de sus ingresos en transporte, un porcentaje que, como indica Ávila Gomide (2003), parece estar pesando cada vez más en los presupuestos de las familias pobres.

Los elevados costes del transporte significan una reducción de la movilidad de las poblaciones pobres urbanas lo que se manifiesta en niveles de movilidad muy bajos entre este colectivo (Itrans, 2004). Dichas dificultades de movilidad y accesibilidad en la población pobre, tal como indica Kralich (1993), merman gradualmente sus posibilidades de incorporarse y consolidarse en el ámbito laboral formal. La “barrera” del transporte en relación al trabajo, así, acaba restringiendo las oportunidades de esta población. En algunas ocasiones, incluso, las restricciones a la movilidad pueden llegar a significar un importante ausentismo laboral y hasta la renuncia a empleos cuyos sueldos no alcanzan a compensar los gastos demandados por el traslado requerido (Kralich, 2002). Estas dificultades de acceso también tienen consecuencias por lo que se refiere a la búsqueda de empleo, algo muy habitual entre una población que trabaja normalmente en el sector informal de la economía y en condiciones de alta precariedad y temporalidad.

Sus restricciones económicas hacen que en las familias pobres se suele priorizar el desplazamiento al trabajo del cabeza de familia restringiendo el desplazamiento de las mujeres, los jóvenes y los ancianos (Thomson, 1993). De esta manera los pobres suelen tener menos acceso a servicios como hospitales, centros educativos u otros (Booth, Hanmer & Lovell, 2000) lo que dificulta el disfrute de los derechos básicos como ciudadanos (derecho a la educación, a la salud, a la alimentación, al trabajo...) (Ordóñez, 2000). En este sentido, la situación de restricción de la movilidad en la que se encuentran las poblaciones urbanas de bajas rentas supone la destrucción de las perspectivas de crecimiento humano y social de los grupos de bajos ingresos implicando un agravamiento de los niveles de pobreza y de exclusión social de este colectivo (NTU, 2003).

Región Metropolitana de Barcelona: un modelo de movilidad excluyente

Los resultados obtenidos en el estudio del Sistema Urbano de Sabadell desvelan que el modelo de movilidad vigente no garantiza la equidad social. Si bien esta afirmación general es cierta, se han detectado diferencias significativas según la zona de residencia. Por tanto, el modelo de movilidad supone desigualdades en el acceso al mercado de trabajo según colectivos y territorios. En el primer caso, aquellos colectivos sin disponibilidad de coche tienen mayores dificultades laborales que aquellos que sí disponen de él. Pero además, el entorno urbano modula esta desigualdad: la multifuncionalidad y una mayor oferta de transporte ofrecen mayores posibilidades laborales que las áreas monofuncionales y con escasa oferta de transporte. Todavía se tiene que añadir la dimensión temporal puesto que las posibilidades de acceder aun puesto de trabajo también varían según la hora del día y del día de la semana por las diferencias en la oferta de transporte.

“Me ha salido otra cosa aquí en el POL, me llamaron desde aquí y bueno, tampoco puedo ir porque... es muy..., por ejemplo, de dos a diez. A las diez de la noche ¿dónde consigo un autobús para venir aquí? Por más que lo calculaba, nada, no podía” (Vicky-E12)

A continuación se exponen con más detalle los impactos en el mercado laboral de los colectivos desfavorecidos ante la falta de cobertura del transporte público y la insuficiencia horaria del mismo.

Los colectivos desmotorizados tienen un ámbito laboral territorialmente limitado. Efectivamente, el ámbito de búsqueda de trabajo se centra en el entorno próximo o en aquél territorio accesible en medios alternativos al vehículo privado.

“Tengo que ‘procurar’ por aquí cerca del barrio donde yo ‘poda’ ir a pie o en bicicleta porque sin carnet de moto o coche no puedo” (Gregorio-E11)

En esta línea, se observa que se produce una “especialización forzosa” del perfil laboral respecto a la oferta de empleos de este espacio próximo. Por tanto, estos individuos no tienen solamente una abanico de de puestos de trabajo menor sino que la diversidad de sectores también es mucho más reducida que la disponible para aquellas personas que disponen de vehículo privado.

“A mi me ha gustado mucho trabajar de dependienta (...) Pero como no puedo tengo que estar en fábrica” (Susana-E20)

Desde esta perspectiva, las características del entorno de residencia se revelan básicas para poder acceder a más o menos puestos de trabajo. Para los residentes del área urbana central, la multifuncionalidad, una estructura urbana que permite los desplazamientos andando y una oferta de transporte público que permite desplazarse fuera del área minimizan su exclusión. No obstante, quedarán inalcanzables las zonas suburbanas (donde se ubican, por ejemplo, los polígonos industriales).

Pero las consecuencias de un modelo de movilidad que prioriza el vehículo privado son más negativas para los residentes desmotorizados de las áreas suburbanas periféricas. En estos casos, la elevada monofuncionalidad unido a las largas distancias a recorrer para acceder a los puestos de trabajo y la elevada ineficiencia del sistema de transporte público “encierra” a sus residentes desmotorizados al entorno próximo convirtiéndolos en los “prisioneros de la ciudad” (Vittadini). En estos casos, los residentes tienen muy pocas oportunidades laborales en su entorno y sólo puede salir de él estableciendo estrategias informales y dependientes como largas caminatas por las carreteras, dependiendo de terceras personas conductoras o bien conduciendo sin el permiso legal correspondiente.

En el estudio realizado se puso de manifiesto que todas las personas entrevistadas habían perdido, en algún momento u otro de su vida laboral, oportunidades de trabajo. Los trabajos, reales o potenciales, perdidos pueden darse a lo largo de todo el proceso de la búsqueda de empleo. De una forma ordenada, esta pérdida puede darse en las etapas siguientes:

- Previo a la entrevista de trabajo. Es la primera etapa del proceso y en ella ya se pueden descartar las personas que no disponen de un vehículo privado; muchas de las ofertas laborales de las empresas de los polígonos industriales del área de estudio exigen como condición contractual que los trabajadores tengan vehículo propio para acceder al trabajo. Un filtro importante en esta etapa se da en las empresas de trabajo temporal, cuando desde sus oficinas ya se descartan los perfiles que no se ajustan a las ofertas. En otras ocasiones, son las mismas personas que buscan empleo que descartan de antemano presentarse a ella; esto

sucede cuando se trata de ofertas de trabajo que se ajustan a su perfil profesional pero debido a la localización de la empresa demandante (habitualmente en un polígono industrial), la persona afectada ya no presenta la solicitud de empleo si ya sabe que no hay alternativas al coche para acceder a él.

“Luego he ido a lo mejor a la ETT esta, que es para buscar trabajo (...). Y al rellenar currículum lo primero que te han dicho: ¿tienes carnet de conducir? Y si le dices no: Uy es que... No, bueno, échala, pero ya te digo la verdad. No tienes muchas posibilidades de que te llamen” (Herminia-E23).

- En el proceso de selección. En este caso, es en el momento de la entrevista de trabajo cuando, por el hecho de no disponer de coche, se descarta su contratación.

“Si por ejemplo te decían: ‘¿pero tienes coche?’ Y yo: ‘no, ¿pero no hay ninguna forma de llegar?’ Y me decía: ‘No porque el único autobús que pasa te dejaría muy lejos. O sea, que si no tienes coche no vas a tener forma de llegar. Así que.... lo siento’” (Helena-E1)

- En la etapa de trabajo. Además de la pérdida de trabajos potenciales, la falta de vehículo propio puede provocar la pérdida de un empleo que ya se realiza. Los motivos que han aparecido en la investigación son:

a) Insostenibilidad de la estrategia de desplazamiento. Es el caso de desplazamientos muy costosos, ya sea en términos monetarios o temporales, o percibidos como peligrosos, por lo que su mantenimiento a largo plazo lo hace inviable.

b) Imposibilidad de mantener la estrategia de movilidad establecida. Esto se da cuando el trayecto se realiza en coche como acompañante y no hay otra alternativa de transporte posible. Se trata, pues, de desplazamientos realizados desde y/o a áreas suburbanas periféricas donde, como ya se ha mencionado anteriormente, la oferta de transporte es claramente insuficiente cuando no inexistente.

c) Cualquier cambio acontecido (enfermedad del conductor, cambio de turno en la fábrica u otras situaciones) implica no poder llegar al puesto de trabajo. Esta situación se da cuando la residencia y/o el lugar de trabajo se localiza en un área periférica suburbana y, por tanto, el

d) Cambio de localización de la empresa. Cuando esto sucede, las estrategias de movilidad de las personas sin coche se desmoronan y, si la empresa no ofrece soluciones para el desplazamiento de los empleados, la nueva localización del puesto de trabajo puede ser inalcanzable.

e) Cambio de residencia. Este cambio también puede significar la pérdida del puesto de trabajo. Estas situaciones se dan frecuentemente cuando hay un traslado de residencia desde el centro urbano a las nuevas áreas suburbanas.

Todo este monto de circunstancias coloca a los miembros desmotorizados en una situación de vulnerabilidad aun mayor que la de sus homónimos con coche; además de los cambios o imprevistos descritos anteriormente los colectivos analizados también presentan mayor vulnerabilidad en un contexto macroeconómico caracterizado por la producción flexible, la temporalidad laboral, los cambios constantes de trabajo con periodos más o menos prolongados de desempleo... puesto que no cuentan con los instrumentos necesarios para sortearlos.

Lima Metropolitana: el transporte público como elemento cohesionador

Si antes la vida cotidiana se organizaba dentro de un espacio polifuncional próximo al hogar, con el crecimiento y la expansión urbana que ha sufrido Lima en las últimas décadas se ha pasado a un modelo de vida donde las diferentes actividades se hallan dispersas a lo largo de una extensa trama urbana. Como apunta Vega-Centeno (2004), no solo las oportunidades laborales se hallan distantes sino que las amistades y los familiares tampoco se restringen al espacio próximo. Igualmente, los distintos servicios que requieren así como las posibilidades recreativas u otras necesidades humanas tampoco suelen encontrarse cerca del espacio habitacional.

En este nuevo escenario en el que la vida cotidiana de la población de bajos recursos deja de desarrollarse en el espacio de proximidad y en el que el espacio vital se torna mucho más difuso y disperso, sin duda ha sido el transporte colectivo el que ha permitido su integración a la nueva forma de vida establecida por las nuevas características de la ciudad (Avellaneda, 2007). A pesar de los elevados costes de utilización, su cobertura

territorial y el horario de prestación del servicio han hecho de éste un sistema de transporte de elevada eficiencia social (Avellaneda, 2008).

En base al trabajo de campo realizado y tal como puede apreciarse en la Figura 2, puede afirmarse que en Lima el transporte colectivo tiene una amplia cobertura territorial. La mayor parte de la población, sin distinción de género, de lugar de residencia, de poder adquisitivo, del tipo de desplazamiento que realiza, del lugar donde se dirige, etc., coincide en afirmar que en Lima el transporte colectivo “llega a todas partes”. Asimismo, en este mismo sentido, el grueso de la población residente en las periferias metropolitanas afirma que prácticamente siempre puede resolver sus necesidades de desplazamiento en transporte colectivo.

“Movilidad hay cualquier cantidad. No hay problemas para encontrar carro. Siempre hay. Y sino mototaxi. Por lo que hay mucha competencia cubren todas las rutas, se meten en todas partes, llegan a todos lados” (Alberto, E-XXI)

Igualmente, la mayor parte de la población coincide en afirmar que no tiene dificultades para hacer alguna de sus actividades cotidianas o esporádicas porque no haya un carro o una combinación de carros que le lleve al lugar donde quiere ir. De la misma forma, prácticamente todos los residentes en las periferias metropolitanas afirman que nunca han tenido problemas para encontrar un carro, o una combinación de carros, que le lleven al lugar donde quieren ir.

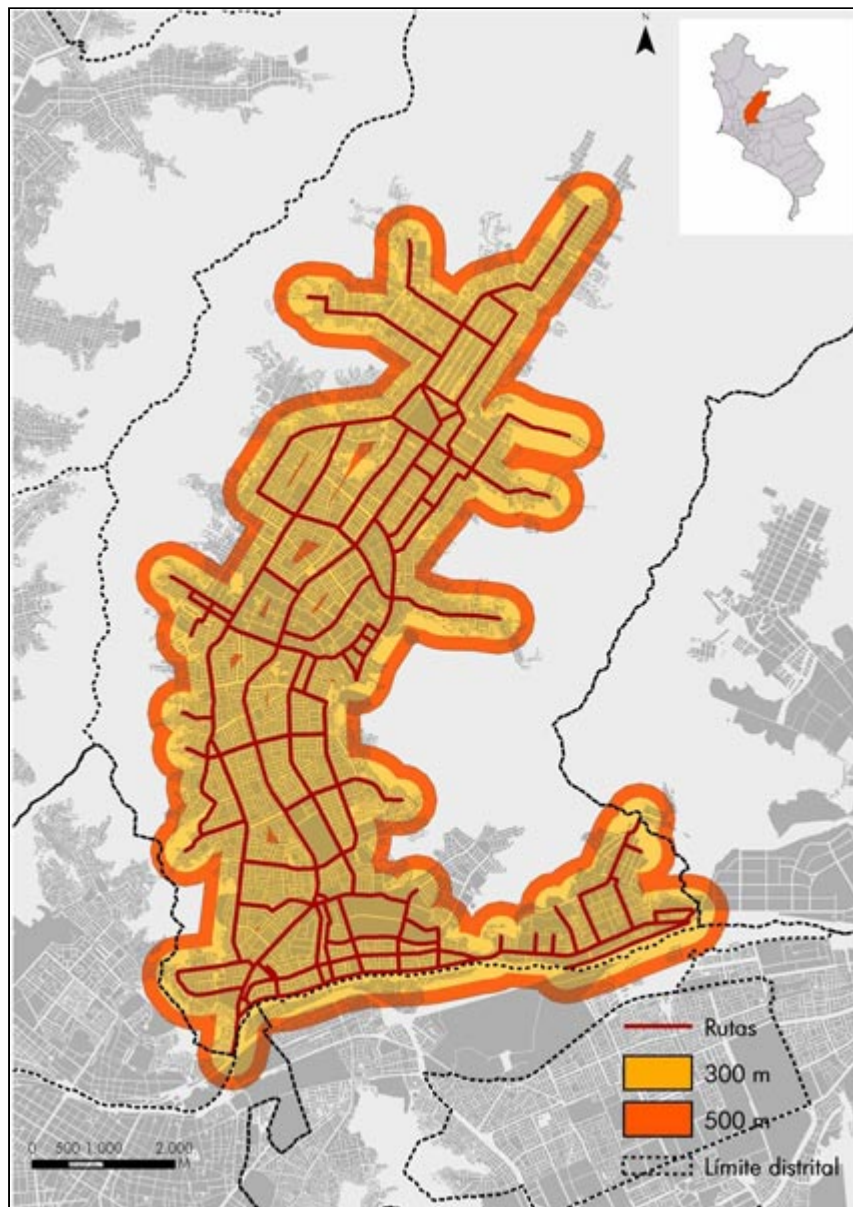


Figura 2. San Juan de Lurigancho. Rutas y cobertura territorial del transporte colectivo formal, 2002

Fuente: elaboración propia en base a DMTU, 2002

Otro de los elementos esenciales cuando se habla de la eficiencia social del transporte colectivo es la cobertura horaria. Los resultados obtenidos mediante el trabajo de campo permiten afirmar que en Lima el transporte colectivo cubre las necesidades de desplazamiento en las horas de máxima actividad. En las horas de baja demanda, normalmente durante la noche, si bien la oferta se reduce considerablemente, permanecen en funcionamiento un número indeterminado de rutas y de unidades que suelen prestar el servicio requerido por los usuarios. En este sentido, el grueso de la población manifiesta abiertamente estar satisfecha con el servicio de transporte colectivo si bien algunas destacan el hecho que existe una importante reducción del servicio a determinadas horas. De todas formas también revelan que prácticamente siempre, sea la hora que sea, hay una forma de realizar el desplazamiento que se desea.

“¿A qué hora suele tomar los carros? Puede ser en la mañanita temprano, puede ser en la tarde, medio día, media mañana. No tengo horario fijo porque siempre hay movilidad. Siempre hay. Incluso de noche” (Eugenia, E-V)

Los pobladores residentes en las áreas más alejadas de las vías principales destacan la importancia de los moto-taxis, los bici-taxis y los taxis colectivos como elementos de enlace entre sus lugares de residencia y los lugares de paso de las principales rutas de transporte especialmente en horas de baja demanda. En muchas ocasiones dichos modos de transporte devienen elementos complementarios al transporte colectivo garantizando la comunicación permanente entre dichas zonas y el resto de la ciudad.

Como se ha visto, el sistema de transporte colectivo de Lima posibilita en buena medida, si bien con algunas restricciones, el acceso de las clases populares a los diferentes sectores de la ciudad permitiendo el aprovechamiento de oportunidades de las que de otra forma no se podrían beneficiar. Dicho sistema deviene, así, una pieza principal del entramado urbano sin la cual los sectores populares verían incrementada su segregación social y espacial. En este sentido, el sistema de transporte urbano facilita los contactos sociales y la articulación territorial lo que, finalmente, redundaría en las posibilidades de integración de los sectores populares en las dinámicas de la ciudad.

Finalmente, el análisis realizado en Juan Pablo II ha permitido corroborar que, al igual que en otras ciudades del continente latinoamericano, el nivel de renta es una de las principales variables que condicionan la forma de desplazarse de los sectores populares. Para las familias de rentas bajas los costes de transporte tienen impactos significativos sobre las posibilidades de desplazamiento siendo en muchas ocasiones un determinante de éstas.

Con frecuencia las personas que se encuentran en situación de pobreza se ven obligadas a vivir en las áreas periféricas de la ciudad, a menudo lejos de las oportunidades de empleo y de los servicios básicos. Ello les obliga a realizar importantes desplazamientos para realizar sus actividades cotidianas. En este contexto, las posibilidades de realizar estos desplazamientos dependen, fundamentalmente, de su capacidad para sufragar el coste de dichos desplazamientos. En este sentido, el nivel de renta se erige como una de las principales variables que condicionan las posibilidades de desplazamiento de los sectores de rentas bajas estableciéndose una asociación muy estrecha entre movilidad urbana y renta familiar siendo ésta última un importante elemento modulador de la movilidad urbana.

“Para las personas que quieren movilizarse si hay transporte. Lo inconveniente es que no hay plata. Ahora si es la falta de dinero para movilizarse. Antes quería movilizarse pero no había movilidad. Antes había plata pero no había movilidad. Y ahora hay movilidad pero no hay plata. [...] Ahora lo que no hay es dinero para movilizarse. Movilidad hay. Te ruegan para subir al carro. Pero plata no hay” (Soledad, E-I)

Conclusiones

Si nos fijamos en la experiencia europea, y más en concreto en el caso de Barcelona, encontramos que la formalización del sistema de transporte público no garantiza avanzar hacia la cohesión social. Al revés, a medida que se profundiza en la dependencia del vehículo privado y en la construcción de nuevos espacios suburbanos, los planificadores, aplicando criterios de racionalidad económica y del servicio olvidan extensas áreas del territorio y franjas horarias que quedan descubiertas y, por tanto, inaccesibles para los colectivos sin coche que son los más desfavorecidos.

En la ciudad de Lima se está implantando un sistema de transporte colectivo que pretende sustituir el actual por una red de vías troncales segregadas por el que discurran vehículos de gran capacidad, el llamado Plan Maestro de Transporte Urbano. Esta red troncal se complementaría, según el propio Plan, con una amplia red de buses alimentadores que conectarían las vías troncales con el resto de espacios metropolitanos no

cubiertos por éstas. Sin embargo, la falta de definición de dicha red de buses alimentadores siembra importantes dudas sobre sus posibilidades reales de desarrollo. De no desarrollarse eficientemente dicho sistema de buses alimentadores, las áreas periféricas de la ciudad quedarían, como en el caso de las ciudades europeas, desprovistas de oferta de transporte colectivo tanto en lo que se refiere a la cobertura territorial como a la horaria pudiendo poner en grave peligro una de las pocas oportunidades que la población de bajos recursos tiene para salvar los problemas derivados de la segregación espacial en la que se encuentra inserida.

Por otro lado, la capacidad de generar procesos de integración y cohesión social viene condicionada por la posibilidad de ofrecer un servicio a un coste soportable para las familias de bajos recursos. Si bien en el caso de la Región Metropolitana de Barcelona el coste monetario no figura entre las principales inquietudes de los ciudadanos debido al sistema de integración tarifaria existente y al menor porcentaje que suponen los gastos sobre los ingresos, en el caso latinoamericano éste supone un problema de suma importancia. En este sentido, la implantación del nuevo sistema de transporte colectivo de Lima no parece sensible a este hecho en tanto que no se observan en su informe acciones dirigidas a enfrentar este aspecto. La falta de una política tarifaria que contemple medidas dirigidas especialmente a los sectores socioeconómicos más débiles siembra, nuevamente, serias dudas sobre su aplicación. Ello hace pensar que en el momento de implementar el proyecto puedan prevalecer razones de eficiencia económica por encima de las de eficiencia social condenando a las personas de menos recursos a una marginación espacial y social de graves consecuencias.

Finalmente, en el caso de la Región Metropolitana de Barcelona el análisis realizado permite afirmar que no se produce una planificación conjunta del territorio y del transporte. En este sentido, el estudio del Sistema Urbano de Sabadell ha puesto de manifiesto la importancia de las funciones de los entornos urbanos en la graduación de la exclusión. Este hecho tampoco queda corregido en el Plan Maestro. En él, los patrones de desplazamiento de la población vienen condicionados, en buena medida, por la localización y distribución de las funciones y actividades en su trama urbana. Así, elementos como la congestión de tránsito, los altos niveles de contaminación, los tiempos de desplazamiento excesivos o el elevado coste del transporte podrían resolverse mediante la redistribución de las actividades y funciones urbanas por todo el territorio metropolitano. Ello permitiría a la población de bajos recursos acceder con mucha más facilidad a los lugares donde se ofrecen las oportunidades y a un coste mucho menor al actual favoreciendo los procesos de integración y cohesión social. La falta de contemplación de este hecho en un plan de transporte de las características y la magnitud del Plan Maestro, sin embargo, hacen dudar, otra vez, de la incidencia de éste en la resolución de los problemas derivados de la movilidad que hoy sufre la capital peruana.

A la luz de la experiencia de la Región Metropolitana de Barcelona, el Plan Maestro ofrece serias dudas sobre los beneficios que el “nuevo” transporte colectivo proyectado para Lima Metropolitana pueda tener sobre la población de bajos recursos en términos de integración y cohesión social. Si bien es necesaria una reestructuración del sistema actual ésta no debe hacerse a costa de los más débiles; todo lo contrario, la reforma del sistema debe tener como objetivo principal reducir las distancias que separan a los más débiles del resto de sectores sociales.

Bibliografía

ALLAIN, R. La proximité et la pensée sur la ville. *ESO travaux et documents*, 2000, vol. 14, p. 7-12.

ALT, M.N. *Does access to jobs affect employment rates and incomes of inner-city residents?* San Francisco: Earth Island Institute, 1991.

AVELLANEDA, P. Urbanització i transport col·lectiu a les grans ciutats d'Amèrica Llatina. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 2004, n° 57, p. 33-55.

AVELLANEDA, P. (2007). *Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima*. Tesis doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès): Universitat Autònoma de Barcelona. [En línea] <<http://www.tesisenxarxa.net/TDX-1005107-161727/>>. [Consulta: 19 Marzo 2008].

AVELLANEDA, P. Movilidad, pobreza y exclusión social en Lima Metropolitana. *Anales de la UCM*, 2008 [Aceptado].

ÁVILA GOMIDE, A. *Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas*. Brasília: IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2003.

- BARTER, P. A. Transport and urban poverty in Asia: a brief introduction to the key issues. *Regional development dialogue/United Nations Center of Regional Development*, 1999, n.º. 20, p. 143-163.
- BOOTH, D.; HANMER, L. & LOVELL, E. *Poverty and transport. A report prepared for the World Bank in collaboration with DFID. Final Report*. London: Overseas Development Institute, 2000.
- CEBOLLADA, A. Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 2007, vol. 48, p. 105-121.
- CERVERO, R., SANDOVAL, O. & LANDIS, J. Transportation as a Stimulus of Welfare-to-Work. Private versus Public Mobility, *Journal of Planning Education and Research*, 2002, vol. 200, p. 50-63.
- COUTRAS, J. La mobilité des femmes au quotidien. Un enjeu des rapports sociaux des sexes ? *Mobilités*, 1993, vol. 59-60, p. 162-169.
- DEU, E., CALVET, J. & MARÍN, M. *Sabadell al segle XX*. Vic: Eumo, XXX, 2000.
- EYLES, J. Los métodos cualitativos en la geografía humana: bases teóricas y filosóficas y aplicaciones prácticas. In: GARCÍA, A. (dir.) *Métodos y técnicas cualitativas en geografía social*. Vilassar de Mar: Oikos-Tau, 1998, p. 33-44.
- FARRINGTON, J. The new narrative of accessibility: its potencial contribution to discourses in (transport) geography. *Journal of Transport Geography*, 2007, vol. 15, p. 319-330.
- FIGUEROA, O. Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano. Coherencias y contradicciones. In: CARRIÓN, F. (Ed.). *La ciudad construida. Urbanismo en América Latina*. Quito: FLACSO – Junta de Andalucía, 2001, p. 377-390. [En línea] <<http://www.flacso.org.ec/docs/urbanismo.pdf>>. [Consulta: 16 Mayo 2006].
- HINE, J. Social exclusion and transport systems. *Transport Policy*, 2003, vol.10, p. 263.
- HINE, J. & MITCHELL, F. *Transport Disadvantage and Social Exclusion. Exclusionary Mechanisms in Transport in Urban Scotland*. Aldershot: Ashgate, 2003.
- ITRANS. *Mobilidade e pobreza. Pesquisa sobre a mobilidade urbana na população de baixa renda. Relatório final*. Brasília: Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte, 2004.
- KIESELBERG, T. (Ed.) *Youth unemployment and Social Exclusion. A Comparison of Six European Countries*, Opladen: Leske+Budrich, 2000.
- KRALICH, S. Accesibilidad hogar-trabajo en el gran Buenos Aires. Un estudio de caso en el partido de La Matanza. *Territorios*, 1993, n.º 6.
- KRALICH, S. La ecuación “más privado, menos estatal”: quienes ganan y quienes pierden. El caso del servicio de transporte público en el Gran Buenos Aires. *EURE*, 2002, vol. 28, n.º. 84, p. 85-101.
- KWAKYE, E. A.; FOURACRE, P. R. & OFOSU-DORTE, D. Developing strategies to meet the transport needs of the urban poor in Ghana. *World Transport Policy and Practice*, 1997, vol. 3, n.º 1, p. 8-14.
- LEWIS, O. *La vida*. Nueva York: Vintage, 1965
- LUCAS, K., GROSVENOR, T. & SIMPSON, R. *Transport, the environment and the social exclusion*. Layerthorpe: Joseph Rowntree Foundation, 2001.
- MIRALLES, C. *Transporte y ciudad. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.
- NTU. *Anuário NTU*. Brasília: Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2003.

- ORDÓÑEZ, J. Los derechos fundamentales como referente del paradigma de ciudadanía civil y de la definición de la frontera de exclusión social. In: GACITÚA, E.; SOJO, C. & DAVIS, S. *Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y Caribe*. San José (CR): FLACSO – Banco Mundial, 2000, p. 11-21.
- OSAVA, M. *Brasil: costo del transporte agrava desigualdad*. IPS - Inter Press Service News Agency, 2004. [En línea] <<http://www.ipnespanol.net/interna.asp?idnews=28026>>. [Consulta: 20 Mayo 2004].
- PRESTON, J. & RAJÉ, F. Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 2007, vol. 15, n° 3, p. 151-160.
- RAPHAEL, S. & RICE, L. Car ownership, employment, and earnings. *Journal of Urban Economics*, 2002, vol. 52, n° 1, p. 109-130.
- RAJÉ, F. *Transport Demand Management and Social Inclusion: The Need for Ethnic Perspectives*. Aldershot, Ashgate, 2004.
- SANCHEZ, T. The Impact of Public Transport on US Metropolitan Wage Inequality. *Urban Studies*, 2002, vol. 39, n° 3, p. 423-436.
- SANCHEZ, T., SHEN, Q. & PENG, ZR. Transit Mobility, Jobs Access and Low-income Labour Participation in US Metropolitan Areas. *Urban Studies*, 2004, vol. 41, n° 7, p. 1313-1331.
- SANDERSON, I. Access to Services. In: PERCY-SMITH, J. (Ed.) *Policy Responses to Social Exclusion. Towards inclusion?* Berkshire: Open University Press, 2000, p.130-147.
- SANZ, A. La ciudad sin distancias. In: RUEDA, S. et al. *La ciutat sostenible: un procés de transformació*. Girona. Universitat de Girona, 1999, p. 31-39.
- SEU. *Connections; Final Report on Transport and Social Exclusion*. London: Social Exclusion Unit, 2003.
- STRAUSS, A.L. *Qualitative Analysis for Social Scientists*. Cambridge: Cambridge University Press, 1987.
- TAYLOR, S. J. & BOGDAN, R. *Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados*. 2ª reimpresión. Barcelona: Paidós Ibérica, 1994.
- THOMSON, I. Improving urban transport for the poor. *CEPAL Review*, 1993, n° 49.
- THOMSON, I. El desarrollo institucional del transporte en América Latina durante los últimos veinticinco años del siglo XX. *Revista de la CEPAL (Serie Recursos naturales e infraestructura)*, 2001, n° 17.
- TRAC. *Social Exclusion and the Provision and Availability of Public Transport*. London: DETR, 2000.
- VALLES, M. S. *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid: Síntesis (Col. Sociología), 1997.
- VEGA CENTENO, P. *La movilidad (espacial) urbana como encrucijada. Dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica y desafíos del urbanismo*. Tesis doctoral. Louvain-La-Neuve. Université Catholique de Louvain, 2004.
- WEBER, M. *Economy and society*. Nueva York: Bedminster Press, 1968.
- WIXEY, S., JONES, P., LUCAS, K. & ALDRIDGE, M. *Measuring Accessibility as Experienced by Different Socially Disadvantaged Groups. User Needs Literature Review*. Working Paper 1. Transport Studies Group – University of Westminster, 2005.

Referencia bibliográfica:

CEBOLLADA, Àngel y AVELLANEDA, Pau G. Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2008, vol. XII, núm. 270 (47). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270/sn-270-47.htm>> [ISSN: 1138-9788]

[Volver al índice de Scripta Nova número 270](#)



[Índice de Scripta Nova](#) [Menú principal](#)